1ère session, 4e Parlemnt, 42 Victoria, 1879

CORRESPONDANCE

Concernant l'embranchement de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Grand-Tronc, déposée sur le bureau de la Chambre des Communes par l'honorable ministre des travaux publics.

(192)

Imprimée par ordre du Parlement.

OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE.

1879.

TF
31

CORRESPONDANCE

(192.)

Concernant l'embranchement de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Grand-Tronc, déposée sur le bureau de la Chambre des Communes par l'honorable ministre des travaux publics.

(No. 19,006.)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

OTTAWA, 4 février 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que mon évaluation des frais de construction d'une ligne de chemin de fer entre la Rivière-du-Loup et la Jonction de la Chaudière, distance de 118 milles, est de $1,534,000, la ligne devant avoir des rails d'acier et des ponts en fer et être un chemin de première classe sous tous rapports.

Me basant sur l'inspection que j'ai faite, au mois de juillet 1876, de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Grand-Tronc, j'estime à $507,200 les frais actuels de réparations; cependant, il faut se rappeler qu'un trafic considérable est passé sur la ligne durant les deux dernières années et demie, période pendant laquelle l'entretien de la ligne paraît avoir été très négligé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

A F. BRAUN, écr.,
Secrétaire, ministère des travaux publics.

---

4 février 1879.

EVALUATION des frais de réparation de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Grand-Tronc, basée sur mon rapport du 4 août 1876 et sur les prix actuels.

Réparations aux remblais	$1,000 00
do ponts	6,000 00
Réparations et renouvellement des canaux couverts et des barrières à bestiaux	8,000 00
Clôtures contre la neige et autres	10,000 00
Rails et liens	318,000 00
Traverses	6,000 00
Ballastage	42,000 00
Augmentation du compte des voies d'évitement	8,200 00
Hangars à charbon et tréteaux	8,000 00
Total des frais de réparations	407,200 00
Moins valeur des vieux rails	105,000 00
	$302,200 00

NOTE.—Il faut se rappeler que l'inspection eut lieu il y a deux ans et demi, et que pendant cette période il a été fait très peu de chose pour l'entretien du chemin.

COLLINGWOOD SCHREIBER.

---

4 février 1879.

EVALUATION DES FRAIS de construction d'une ligne de chemin de fer entre la Rivière-du-Loup et la Jonction de la Chaudière, avec pentes et courbes semblables à celles de la ligne actuelle, mais avec la chaussée élevée seulement d'environ 9 pouces au-dessus de la surface des longues étendues de terres planes.

Par mille de chemin de fer.

Description.	Etendue.	Quantité.	Prix.	Montant.
			$ cts.	$ cts.
Déblaiement et déracinement	Acres	1	20 00	20 00
Terrains et dommages	do	12½	70 00	875 00
Clôturage et barrières	Perches	640	1 10	704 00
Nivellement (y compris les passages à niveau)	Verges c.	12,000	0 20	2,400 00
Maçonnerie et fondations	do	300	10 00	3,000 00
Ponts en fer et autres				600 00
Ballastage	Verges c.	3,000	0 30	900 00
Traverses	Nombre	2,400	0 20	480 00
Rails d'acier et attaches	Tonnes	96	30 00	2,880 00
Gares				600 00
Aiguilles				20 00
Travaux d'ingénieur et administration				521 00
Evaluation des frais par mille				13,000 00

Soit 118 milles à $13,000=$1,534,000.

COLLINGWOOD SCHREIBER.

TF
31

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA,

BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL,

MONTRÉAL, 2 avril 1879.

MONSIEUR,—Je regrette de n'avoir pu obtempérer plus tôt à la demande que vous m'avez faite la dernière fois que j'ai eu le plaisir de vous voir à Ottawa. Vous savez probablement que j'ai eu le malheur, il y a quelques jours, d'être victime d'un accident qui m'a forcé de garder ma chambre pendant deux semaines.

Dans des lettres qui sont en la possession du gouvernement, la compagnie du Grand-Tronc a offert de vendre l'embranchement de la Rivière-du-Loup, c'est-à-dire la partie de son chemin qui s'étend de la Jonction de la Chaudière à la Rivière-du-Loup,—y compris, naturellement, les voies d'évitement, bâtiments, terres et voies—pour la somme de cinq cent mille livres sterling (£500,000).

La distance est de 118½ milles.

Les directeurs de la compagnie voulaient qu'il fût entendu avec le gouvernement que tout le trafic échangé entre les deux systèmes de chemin de fer passât de l'un à l'autre à la Jonction de la Chaudière. Vous m'avez déclaré que le gouvernement voulait faire une convention d'après laquelle les convois de l'Intercolonial pourraient circuler sur le chemin de fer Grand-Tronc entre la Pointe-Lévis et la Jonction de la Chaudière, et avoir l'usage du terminus à Québec et à la Pointe Lévis, ainsi que celui du passeur du Grand-Tronc.

Je dois maintenant vous faire connaître les conditions auxquelles la compagnie consentirait à donner ces facilités.

Vous savez probablement que la partie en question du chemin de fer fut construite à grands frais, et qu'elle a, ainsi que le terminus, entraîné la compagnie dans des dépenses considérables.

Il y a deux méthodes au moyen desquelles on pourrait en arriver à un arrangement, et toutes deux donneraient satisfaction à la compagnie.

L'une est qu'un intérêt de 6 pour cent par année soit prélevé sur la valeur de la ligne et des travaux, y compris toutes les constructions, le quaiage, les accessoires, etc., appartenant à la compagnie du Grand-Tronc entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis, ainsi que l'usage du passeur et du terminus à Québec.

Que les frais d'entretien et d'exploitation du chemin de fer entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis, des ateliers, constructions, signaux, aiguilles, quaiage, ponts, pontons, hangars à locomotives, passeurs, entrepôts, etc., à Québec et à la Pointe-Lévis, soient aussi prélevés.

Que les appointements du personnel employé, ainsi que les frais du chargement et déchargement du trafic de toute espèce, les frais d'assurance, taxes, réclamations, papeterie, munitions, combustible, éclairage et tous les autres frais se rattachant à l'exploitation du chemin de fer, du passeur et du terminus à Québec et à la Pointe Lévis, des hangars à locomotives, etc., soient aussi prélevés.

Que le montant total de tous les frais, tels qu'indiqués dans les clauses précédentes, soit divisé entre les compagnies de l'Intercolonial et du Grand-Tronc dans la proportion du nombre des trains et locomotives en circulation sur la ligne entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis.

Que le capital nécessaire pour faciliter davantage le service, soit à la Pointe-Lévis ou à Québec, ou sur la ligne entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis, soit fourni par le gouvernement, et qu'un intérêt de six pour cent sur ce capital soit porté au compte de la dépense totale pour l'exploitation de la ligne, cette dépense ne devant être encourue qu'après accord mutuel quant à sa nécessité.

Que le gouvernement fournisse, à la Jonction de la Chaudière, toutes les facilités de terminus nécessaires.

Que comme l'espace disponible pour le trafic aux termini de la Pointe Lévis et de Québec est restreint, le contrôle des trains et du trafic reste à la compagnie du Grand-Tronc ; mais que le gouvernement puisse, s'il le juge à propos, nommer un agent ou contrôleur pour veiller à ce que les opérations soient bien conduites, et que

les appointements de cet agent ou contrôleur soient compris dans les frais d'exploitation du trafic.

Naturellement, d'après cette convention, les locomotives et convois de l'Intercolonial circuleraient jusqu'à et à partir de la Pointe-Lévis, et les locomotives auraient l'usage des hangars de la compagnie du Grand-Tronc.

Le tarif du trafic jusqu'à et à partir de Québec et de la Pointe-Lévis, passant sur l'Intercolonial, tarif fourni par le surintendant du chemin de fer Intercolonial, se suivi par les employés de la compagnie du Grand-Tronc pour ce qui concerne les affaires de la ligne intercoloniale; de plus, tous les rapports et comptes des transactions du chemin de fer Intercolonial à Québec et à la Pointe-Lévis, demandés par le surintendant ou l'officier préposé à l'administration de cette ligne, seront fournis par l'agent de la compagnie du Grand-Tronc au temps et en la manière qui pourront être fixés.

La seconde convention est celle-ci :

Que le trafic de l'Intercolonial jusqu'à la Pointe-Lévis ou Québec, échangé avec la compagnie du Grand-Tronc à la Jonction de la Chaudière, soit exploité par cette dernière à un taux fixe par tonneau et par convoi de voyageurs, les locomotives du chemin de fer Intercolonial n'allant pas plus loin que la Jonction et la Pointe-Lévis, par les locomotives et le personnel de la compagnie du Grand-Tronc.

Je dois faire observer que la compagnie n'aurait pas d'objection à fixer une somme pour les affaires du chemin de fer Intercolonial, disons pour une période de trois ans, somme qui serait augmentée à la fin de cette période à mesure que le trafic de la ligne se développerait.

Si vous préférez ce plan, je suis prêt à designer la somme d'argent moyennant laquelle la compagnie exploiterait le trafic de l'Intercolonial, comme entre la Jonction et le terminus à la Pointe-Lévis, soit avec ses propres locomotives et son personnel, ou avec les locomotives et le personnel de l'Intercolonial,— les ouvrages au terminus, soit à la Pointe-Lévis ou à Québec, étant cependant à la charge des employés de cette compagnie.

Quant au trafic direct, c'est-à-dire le trafic qui passe par le Grand-Tronc et l'Intercolonial, il serait échangé à la Jonction de la Chaudière, et la compagnie est disposée à faire, à ce sujet, un arrangement d'après lequel le prix du transport sur son chemin de fer ne sera pas plus élevé par mille, pour fret ou pour voyageurs, que celui chargé à l'ouest de Richmond, pour fret ou voyageurs expédiés par les autres routes à ou de Saint-Jean et Halifax, provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

Ces propositions sont faites à la condition que le service direct des convois de fret et de voyageurs soit efficace et que ces convois ne soient pas en retard à la Jonction de la Chaudière, afin de faciliter autant que possible l'échange entre les deux systèmes de chemin de fer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH HICKSON,
Gérant général.

A l'hon. CHARLES TUPPER, C. B.,
Ministre des travaux publics,
Ottawa.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
CHEMINS DE FER DE L'ETAT,

OTTAWA, 11 avril 1879.

MONSIEUR,—La lettre de M. Hickson portant la date du 2 du présent, dans laquelle il offre de vendre l'embranchement de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Grand-Tronc, et expose les conditions auxquelles la compagnie du Grand-Tronc offre au

chemin de fer Intercolonial des facilités de trafic entre la Jonction de la Chaudière et Québec, m'ayant été renvoyée, j'ai l'honneur de faire rapport que, dans mon opinion, le prix fixé par la compagnie pour l'embranchement de la Rivière-du-Loup, c'est-à-dire $2,433,335, est beaucoup trop élevé pour la valeur de la propriété qu'il s'agit d'acheter.

Le 4 février dernier, j'évaluais à $1,534,000 le prix de la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer (avec rails d'acier) entre la Rivière-du-Loup et la Jonction de la Chaudière, et je donnais en même temps une évaluation des réparations dont l'embranchement de la Rivière-du-Loup a besoin (évalution basée sur l'inspection que j'ai faite du chemin en 1876) seulement à $302,200 si ce principe est adopté. Quant à la valeur de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, on peut la porter à $1,238,800 ; mais si d'un autre côté on base cette valeur sur le revenu annuel que produit l'embranchement, celui-ci ne vaut rien.

Pour offrir au chemin de fer Intercolonial des facilités de trafic entre la Jonction de la Chaudière et Québec, M. Hickson présente deux propositions qui, dit-il, donneraient satisfaction à la compagnie du Grand-Tronc.

La première, qu'un intérêt de six pour cent soit prélevé sur tout le chemin (et ses accessoires) de la compagnie du Grand-Tronc entre la Jonction de la Chaudière et Québec, excepté les locomotives et les voitures ; sur les frais annuels de l'exploitation du trafic et de l'entretien de la voie et des ateliers, ainsi que sur tout ce qui pourrait être fait à la Pointe-Lévis, à Québec ou à tout autre endroit de la ligne pour faciliter le service (frais qui, dit-il, seraient à la charge du gouvernement) ; que ces six pour cent soient divisés entre le chemin de fer Intercolonial et la compagnie du Grand-Tronc dans la proportion du nombre de locomotives et de convois mis en circulation entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis par chaque chemin de fer.

Pour ce loyer il propose que le chemin de fer Intercolonial établisse son propre tarif pour le trafic qui passera sur l'embranchement de la Rivière-du-Loup, mette ses locomotives et ses voitures en circulation sur le chemin du Grand-Tronc entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis, ait l'usage du passeur et des hangar aux locomotives du Grand-Tronc ; mais que, l'espace disponible pour l'exploitation du trafic au terminus de la Pointe-Lévis et de Québec étant restreint, la compagnie du Grand-Tronc ait le contrôle des convois et du trafic.

Comme ensemble, cette offre ne me paraît pas avantageuse, mais je pense que la base de la proposition n'est point déraisonnable, c'est-à-dire que chaque voie fournira une part du loyer sur le plan suggéré par M. Hickson, d'après le nombre des convois mis en circulation par la ligne entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis. Mais il est impérieusement nécessaire que l'Intercolonial ait la liberté de gérer ses affaires ; de fait, les facilités devraient être données aux deux chemins de fer dans la proportion des opérations de chacun d'eux sur cette section, quant à l'usage de la voie et des autres propriétés, y compris le passeur qui devrait être employé dans l'intérêt du trafic des deux lignes, faisant le service, quand cela serait nécessaire, entre la Pointe-Lévis et tout autre chemin de fer ou bateau avec lequel l'une ou l'autre des deux compagnies se propose de faire des opérations. Si ces détails sont arrangés et s'il est décidé de faire circuler les trains jusqu'à la Pointe-Lévis, nul doute qu'il sera facile de faire une convention qui donnera satisfaction aux deux parties.

La seconde proposition comporte que la compagnie du Grand-Tronc exploite le trafic du chemin de fer Intercolonial entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis moyennant un prix fixe par tonne pour le fret et par voyageur ou convoi de voyageurs, les locomotives de l'Intercolonial n'allant pas plus loin que la Jonction, ou bien, si on le préfère, un prix fixe pourrait être fait ; les locomotives et convois du chemin de fer Intercolonial allant directement jusqu'à la Pointe-Lévis sous la direction et le contrôle des employés du Grand-Tronc.

La praticabilité de ce plan dépend beaucoup des facilités et de la promptitude données aux opérations de chemin de fer Intercolonial par la compagnie du Grand-Tronc, et des conditions que celle-ci met à ce service.

Avant de décider sur l'une ou l'autre des propositions de M. Hickson, je recommanderais au gouvernement de faire faire l'exploration d'une ligne entre l'embran-

chement de la Rivière-du-Loup et la Pointe-Lévis, afin de s'assurer combien il en coûterait pour atteindre Québec par une ligne indépendante.

Quant au trafic destiné à l'ouest ou en venant, le prix de son transport sur le chemin de fer Grand-Tronc ne devrait certainement pas dépasser la proportion par tonne par mille, ou par voyageur par mille du prix chargé pour voyageurs et fret de même classe en destination de Portland.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

Détails des déductions.

Reparations aux remblais...	$ 1,000 00
do aux ponts.....	6,000 00
Reparations et renouvellements aux canaux couverts et barrières à bestiaux...	8,000 00
Nouvelles clôtures contre la neige, $7.000; autres clôtures, $3,000.....	10,000 00
Rails d'acier et attaches, 115½ milles, 92 tonneaux par mille, à $50	3[illegible]8,000 00
Renouvellements de traverses.....	6,000 00
Ballastage.....	4[illegible],000 00
Augmentation de facilités de garage	8,[illegible]00 00
Hangars à charbon et tréteaux.....	8,000 00
	$407,200 00
Moins valeur des vieux rails	105,000 00
	$302,200 00
Coût total d'un nouveau chemin, 118 milles....	$1,534,000 00
Moins	307,200 00
	$1,226,800 00
Pour second résultat ajoutez	105,000 00
	$1,331,800 00

COLLINGWOOD SCHREIBER.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
CHEMINS DE FER DE L'ETAT,
OTTAWA, 18 avril 1879.

MONSIEUR,—Depuis l'expédition de mon rapport du 11 de ce mois, j'ai de nouveau examiné la question de l'achat par le gouvernement de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Grand-Tronc, et de l'acquisition de facilités de trafic sur cette partie du Grand-Tronc qui se trouve entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis, et je suis porté à croire que l'achat de l'embranchement de la Rivière-du-Loup devrait comprendre le droit de libre circulation sur la section du chemin de fer Grand-Tronc qui se trouve entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis, et que le gouvernement devrait acheter à la Pointe-Lévis un terrain pour servir de terminus indépendant de la compagnie du Grand-Tronc.

Un arrangement comme celui que j'ai suggéré serait, je crois, le meilleur dans l'intérêt du trafic du chemin de fer Intercolonial.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat,

A. F. BRAUN, écuier,
Secrétaire, ministère des travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
CHEMINS DE FER DE L'ETAT,
OTTAWA, 3 mai 1879.

MONSIEUR,—Ayant reçu instruction de préparer et de transmettre au ministère, sans retard, une évaluation de la valeur de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Grand-Tronc (à l'exclusion des vieux rails de fer sur la voie principale et les voies conduisant aux sablières), ainsi que de la section du chemin de fer du Grand-Tronc entre la Jonction de la Chaudière et le premier pont à l'est de la gare de Hadlow, j'ai l'honneur de faire rapport que l'évaluation que je vais présenter est préparée sur des notes prises par moi lors d'une inspection minutieuse que j'ai faite de ce chemin dans l'été de 1876, et d'après des informations que j'ai récemment obtenues sur la quantité du ballastage et d'autres améliorations faites depuis cette époque ; avec ces données je crois être arrivé à une évaluation assez exacte de sa valeur, y compris tout ce qui appartient au chemin de fer du Grand Tronc sur cette ligne d'embranchement, à part les vieux rails de fer sur la voie principale et les voies conduisant aux sablières, l'ameublement de la gare, les dépôts, le combustible et les outils des ouvriers. Mon évaluation, que j'ai faite en détails, se trouve plus bas ; elle s'élève à $1,502,976.

La section du chemin comprise entre la Jonction de la Chaudière et Hadlow est d'une nature bien différente ; les excavations sont faites en grande partie dans le roc solide et sont très dispendieuses ; le lot de grève et le terrain de la gare à Hadlow constituent une propriété de prix. Je considère que cette section du chemin, avec le terrain de la gare, vaut environ $200,000. Cela fait une valeur totale de $1,702,976, et ce prix couvre toute la voie entre la Rivière-du-Loup et Hadlow, environ 125 milles de longueur, y compris la chaussée, les terrains, lots de grèves, bâtiments, service d'eau, machines mobiles, et tout ce qui appartient au chemin de fer du Grand-Tronc entre la Rivière-du-Loup et le premier pont à l'est de la gare de Hadlow, excepté les vieux rails de fer et les chaînes sur la voie principale et les voies conduisant aux sablières de l'embranchement de la Rivière-du Loup, l'ameublement de la gare, les dépôts et le combustible, les outils des cantonniers et le matériel roulant.

Il ne faut pas perdre de vue le fait que la compagnie du Grand-Tronc réclamera le droit de circulation sur la section du chemin comprise entre la Jonction de la Chaudière et Hadlow pour arriver à son terminus de Lévis, et bien qu'en achetant la gare et le lot de grève de Hadlow le gouvernement aurait l'avantage d'un terminus indépendant sur le Saint Laurent, vis-à-vis Québec, il est néanmoins très important pour lui d'acquérir le droit de circulation sur la ligne du Grand-Tronc, à l'est de Hadlow, plus loin que la gare de Lévis, et l'usage de cette dernière, ainsi que de la cour, des bâtiments, du quai, du passeur et de la gare de Québec ; et je suggère que le droit de circulation soit accordé au chemin de fer Grand-Tronc en échange du même droit que celui-ci lui offre sur sa ligne à l'est de Hadlow, et l'usage gratuit de la gare de Lévis, etc., l'administration des affaires de l'Intercolonial à la gare de Lévis entrant seule en ligne de compte. Naturellement, les convois du Grand Tronc en passant entre la Jonction de la Chaudière et Hadlow seraient sujets aux règlements des autorités du gouvernement, de même que les convois du gouvernement à l'est de Hadlow le seraient à ceux des autorités du Grand-Tronc ; il devrait aussi entrer dans la convention que le tarif pour le transport du trafic de l'Intercolonial sur

le chemin de fer du Grand-Tronc n'excédera pas le taux par tonne par mille ou par voyageur par mille, qui est chargé pour les voyageurs ou le fret de même classe en destination de Portland.

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef, chemins de fer de l'Etat.

A F. BRAUN, écr.,
Secrétaire, ministère des travaux publics.

EVALUATION approximative du prix d'une nouvelle ligne de chemin de fer entre la Rivière-du-Loup et la Jonction de la Chaudière, avec pentes et courbes semblables à celles qui se trouvent sur l'embranchement de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Grand-Tronc, et avec les remblais élevés au-dessus de la surface du sol comme sur le dit embranchement, le chemin ayant 119 milles de longueur, y compris la partie ouest.

Par mille.	Nature des travaux.	Montant.	Total.
$ cts.		$ cts.	$ cts.
875 00	Terrains et dommages	104,125 00	
20 00	Déblaiement et déracinement	2,380 00	
704 00	Clôturage	83,776 00	
90 00	Ligne télégraphique	10,710 00	
3,400 00	Nivellement	404,600 00	
3,000 00	Maçonnerie	357,000 00	
150 00	Fondations	17,850 00	
820 00	Superstructure de ponts	97,580 00	
300 00	Passages à niveau sur les fermes	35,700 00	
600 00	Gares et autres bâtiments	71,400 00	
		1,185,121 00	
500 00	Dépenses imprévues	59,500 00	
2,760 00	Rails d'acier et attaches	328,440 00	1,244,621 00
600 00	Traverses	71,400 00	
900 00	Ballastage	107,100 00	
90 00	Quatre miles de voies de garage	10,710 00	
25 00	Aiguilles	2,975 00	
700 00	Travaux d'ingénieur et administration	83,300 00	
90 00	5,000 pieds de clôtures contre la neige	10,710 00	
15,624 00			614,635 00
			1,859,256 00

COLLINGWOOD SCHREIBER.

OTTAWA, 3 mai 1879.

Evaluation approximative de la valeur de la sectiion du chemin de fer Grand-Tronc comprise entre la Rivière-du-Loup et le premier pont à l'est du hangar à locomotives de Hadlow ; longueur totale, y compris la partie ouest de l'embranchement, 125 milles.

—		Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
Evaluation du prix de construction d'un chemin de fer de la Rivière-du-Loup à la Jonction de la Chaudière, 119 milles...		1,859,256 00	
Evaluation des réparations nécessaires :—			
Remblais	$1,000 00		
Clôtures	3,000 00		
Ballastage	12,000 00		
Traverses	7,500 00		
Rails et attaches	318,780 00		
Ponts et canaux couverts	14,000 00		
		356,280 00	
			1,502,976 00
Evaluation de la section du chemin comprise entre la Jonction de la Chaudière et l'extrémité est de Hadlow, y compris la gare et le lot de grève		200,000 00	
			200,000 00
			1,702,976 00

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Ottawa, 3 mai 1879.

Ministre des travaux publics,
Chemins de fer de l'Etat.
Ottawa, 3 mai 1879.

Monsieur,—J'ai fait aujourd'hui une nouvelle évaluation de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Grand-Tronc, et comme le résultat diffère notablement de mon rapport antérieur, je désire vous donner quelques explications.

Dans mes deux calculs la valeur est basée sur le prix de construction d'un nouveau chemin, en le débitant avec les frais de réparation de l'ancien.

Dans ma première évaluation, portant la date (no. 19,006) du 4 février dernier, mes calculs étaient basés sur le prix d'un nouveau chemin avec pentes, courbes et travaux de construction semblables à ceux du vieux, sauf que le niveau du chemin devait être élevé d'environ neuf pouces au pied au-dessus de la surface générale des longues étendues de pays plat traversées par la ligne : j'estime qu'un nouveau chemin de ce genre coûterait $13,000 par mille. Cette évaluation parait faible, mais elle est soutenue par le fait que des entrepreneurs dignes de confiance sont prêts à se charger de la construction du chemin pour cette somme ; je la débite avec le montant de mon évaluation des frais de réparation de l'ancienne ligne.

Après en avoir conféré avec M. Shanly, je présente aujourd'hui une évaluation basée sur un niveau de chemin d'environ trois pieds au-dessus de la surface générale, semblable au chemin actuel, en laissant une marge aux dépenses imprévues, afin de faire droit à son objection que les entrepreneurs réclament invariablement des extras.

Une évaluation préparée sur cette base avec quelques autres légères modifications donne une moyenne par mille de $15,624, et en débitant cette somme avec les

frais de réparation du vieux chemin, j'ai déduit de mon évaluation de 1876 les travaux que j'ai constaté avoir été exécutés depuis, ainsi que le prix des tréteaux, du charbon, hangars, clôtures contre la neige et prolongement des voies de garage—frais qui ne figurent pas dans mon évaluation du prix d'un nouveau chemin, mais qu'il sera nécessaire de faire pour le trafic du chemin de fer Intercolonial.

Voilà les faits. Naturellement, il ne m'appartient pas de déterminer laquelle des évaluations doit être adoptée, mais je dois admettre que la plus haute élévation de niveau du chemin est plus en rapport avec la construction du vieux chemin et qu'elle constitue un avantage pour le trafic dans une région neigeuse comme celle que traverse l'embranchement de la Rivière-du-Loup.

Mon évaluation du prix d'un nouveau chemin à bas niveau, y compris la partie ouest, à la Jonction de la Chaudière, 119 milles à $13,000	$1,547,000
Mon évaluation du prix d'un nouveau chemin à niveau élevé, y compris la partie ouest, à la Jonction de la Chaudière, 119 milles à $15,624	1,859,256
Différence	$312,256

Je dois dire ici que ni l'une ni l'autre de ces deux évaluations ne sont faites sur des renseignements obtenus par l'exploration, mais qu'elles ont été préparées sur un mémoire d'observations prises par moi pendant mon inspection de 1876; toutefois, des entrepreneurs dignes de confiance étant prêts à construire un chemin à bas niveau d'après mon évaluation, je crois que les chiffres sont assez exacts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

A F. Braun, écr.,

Secrétaire, ministère des travaux publics.

Ottawa, 3 mai 1879.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre de ce jour, contenant le rapport de M. Schreiber sur l'embranchement de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Grand-Tronc, et m'exprimant le désir de l'honorable ministre des travaux publics d'avoir mon opinion sur la valeur de la ligne, etc.

M. Schreiber divise en deux parties la portion du chemin de fer Grand-Tronc que le gouvernement veut acheter:

1. Jonction de la Chandière à la Rivière-du-Loup	119 milles.
2. Jonction de la Chaudière à Hadlow, y compris le terminus et le lot de grève à ce dernier endroit	6¼ milles.
Il évalue la première partie à	$1,502,976
La seconde à	200,000
Total de l'évaluation	$1,702,976

Je ne concours pas dans cette évaluation, et je base mon opinion sur la connaissance intime que j'ai de la ligne dans toutes ses parties.

Je considère que les 110 milles valent.....	$1,752,000
Je mets les 6¼ milles avec la propriété de Hadlow au bas prix de.....	350,000
Faisant un total de.....	$2,100,000
Contre l'évaluation de M. Schreiber.....	1,702,000

Je suis aussi d'opinion qu'une nouvelle ligne entre les mêmes termini et de même nature ne pourrait être construite et mise dans les conditions de permanence et de stabilité où se trouve aujourd'hui l'embranchement de la Rivière-du-Loup, pour moins que la somme de mon évaluation. Pour construire une nouvelle ligne dans le genre du chemin de fer Intercolonial il n'en coûterait pas moins que la valeur de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, c'est-à-dire $2,100,000, selon moi.

L'item des rails et attaches n'entre ni dans l'évaluation de M. Schreiber ni dans la mienne, car il est entendu que les vieux rails de fer qui se trouvent aujourd'hui sur la voie ne doivent pas être compris dans l'achat que le gouvernement a l'intention de faire.

Je partage l'opinion de M. Schreiber quant à l'échange des facilités de transport sur les parties du chemin qui appartiendront au gouvernement et à la compagnie du Grand-Trone entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis, y compris le transit entre cette dernière localité et Québec.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. SHANLY.

A F. Braun, écr.,
Secrétaire des travaux publics,
Ottawa.

(Mémoire)

Ottawa, 5 mai 1879.

Le soussigné représente que le succès de l'Intercolonial dépend dans une large mesure de ses liaisons avec l'ouest.

Que la partie du chemin de fer du Grand Tronc comprise entre la Jonction de la Chaudière et la Rivière-du-Loup, et connue sous le nom d'embranchement de la Rivière-du-Loup, est dans un état de délabrement qui nuit beaucoup au trafic de l'Intercolonial, et que si elle n'est pas bientôt réparée, il sera impossible à l'Intercolonial de soutenir la concurrence avec les autres lignes pour le trafic direct de l'ouest, —faisant ainsi perdre le but qu'avait le gouvernement en faisant des déboursés considérables pour prolonger le chemin de fer Intercolonial jusque dans la cité d'Halifax et donner plus de facilités à la navigation en établissant le terminus à Richmond.

Qu'il est aussi très important pour le trafic de l'Intercolonial d'avoir un terminus sur le fleuve Saint-Laurent.

Que la compagnie du Grand-Tronc a fait, le 2 du mois dernier, la proposition de vendre cette partie de sa ligne comprise entre la Rivière-du-Loup et la Jonction de la Chaudière pour la somme de £500,000 ou $2,433,335, et a soumis en outre deux propositions pour faciliter le trafic du chemin de fer Intercolonial sur cette partie de sa ligne et le passeur, de la Jonction de la Chaudière à la Pointe-Lévis et Québec.

Que dans la prévision de l'achat de la ligne allant de la Rivière-du-Loup jusqu'au fleuve à Hadlow, l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement a préparé un rapport dans lequel il dit : ayant reçu instruction de préparer et de transmettre au ministre, sans retard, une évaluation de la valeur de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Grand-Tronc, (à l'exclusion des vieux rails de fer sur la voie principale, et les voies conduisant aux sablières,) ainsi que de la section du chemin de fer Grand-Tronc entre la Jonction de la Chaudière et le premier pont à l'est de la gare de Hadlow.

" J'ai l'honneurde faire rapport que l'évaluation que je vais présenter est préparée sur des notes prises par moi lors d'une inspection minutieuse que j'ai faite de ce chemin dans l'été de 1876, et d'après des informations que j'ai récemment obtenues sur la quantité de ballastage et d'autres améliorations faites depuis cette époque ; avec ces derniers je crois être arrivé à une évaluation assez exacte de sa valeur, y compris tout ce qui appartient au chemin de fer du Grand Tronc, sur cette ligne d'embranchement, à part les vieux rails de fer sur la voie principale et les voies conduisant aux sablières, l'ameublement de la gare, les dépôts, le combustible et les outils des ouvriers. Mon évaluation, que j'ai faite en détails, se trouve moins élevée : elle est de $1,502,976.

" La section du chemin comprise entre la Jonction de la Chaudière et Hadlow est d'une nature tout différente ; les excavations sont faites en grande partie dans le roc solide et sont très dispendieuses ; le lot de grève et le terrain de la gare à Hadlow constituent une propriété de prix. Je considère que cette section du terrain, avec celui de la gare, vaut environ $200,000. Cela fait une valeur totale de $1,702,976, et ce prix couvre toute la voie entre la Rivière-du-Loup et Hadlow, environ 125 milles de longueur, y compris la chaussée, les terrains, lots de grèves, bâtiments, service d'eau, machines mobiles, et tout ce qui appartient au chemin de fer Grand-Tronc entre la Rivière-du-Loup et le premier pont à l'est de la gare de Hadlow, excepté les vieux rails de fer et les chaînes sur la voie principale et les voies conduisant aux sablières de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, l'ameublement de la gare, les dépôts et le combustible, les outils des cantonniers et le matériel roulant.

" Il ne faut pas perdre de vue le fait que la compagnie du Grand-Tronc réclamera le droit de circulation sur la section du chemin comprise entre la Jonction de la Chaudière et Hadlow, pour arriver à son terminus de Lévis, et bien qu'en achetant la gare et le lot de grève de Hadlow, le gouvernement aurait l'avantage d'un terminus indépendant sur le Saint-Laurent, vis-à-vis Québec, il est néanmoins très important pour lui d'acquérir le droit de circulation sur la ligne du Grand Tronc, à l'est de Hadlow, plus loin que la gare de Lévis, et l'usage de cette dernière, aussi que de la cour, des bâtiments, du quai, du passeur et de la gare de Québec ; et je suggère que le droit de circulation soit accordé au chemin de fer du Grand Tronc en échange du même droit que celui-ci lui offre sur sa ligne à l'est de Hadlow, et de l'usage gratuit de la gare de Lévis, etc., l'administration des affaires de l'Intercolonial à la gare de Lévis entrant seule en ligne de compte. Naturellement, les convois du Grand-Tronc en passant entre la Jonction de la Chaudière et Hadlow seraient sujets aux règlements des autorités du gouvernement, de même que les convois du gouvernement à l'est de Hadlow le seraient à ceux des autorités du Grand Tronc ; il devrait aussi entrer dans la convention que le tarif pour le transport du trafic de l'Intercolonial sur le chemin de fer Grand-Tronc n'excède pas le taux par tonne par mille ou par voyageur par mille, qui est chargé pour les voyageurs ou le fret de même classe en destination de Portland."

Le soussigné approuve le rapport qui précède en ce qui a trait à l'acquisition qu'il s'agit de faire, et il demande l'autorisation de faire avec la compagnie du Grand-Tronc une convention pour l'achat de la ligne du chemin de fer comprise entre la Rivière-du-Loup et Hadlow, et du droit de circulation jusqu'à la Pointe-Lévis et Québec, aux conditions spécifiées dans le dit rapport, moyennant une somme n'excédant pas $1,500,000 ; pourvu que la compagnie donne une garantie suffisante d'entretenir la ligne entre Richmond et la Jonction de la Chaudière dans les mêmes conditions d'efficacité que celles où se trouve sa ligne de Portland, et que l'argent soit payé pour assurer la liaison du chemin de fer Grand-Tronc avec Chicago ;— cet achât devant être sujet à la ratification du parlement, et de plus, à la condition recommandée par l'ingénieur en chef que le tarif pour le transport du trafic de l'Intercolonial à l'ouest n'excède pas le taux par tonne, par mille ou par voyageur par mille qui est chargé pour les voyageurs ou le fret de même classe en destination de Portland.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER,
Ministre des travaux publics.

RAPPORT DE L'HONORABLE CONSEIL PRIVÉ APPROUVÉ PAR SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR-GÉNÉRAL EN CONSEIL LE 8 MAI 1879.

Vu le mémoire, portant la date du 5 mai 1879, de l'honorable ministre des travaux publics ayant trait à l'état de délabrement dans lequel se trouve la partie du chemin de fer Grand-Tronc connue sous le nom d'embranchement de la Rivière-du-Loup et à l'offre de vente que cette compagnie en fait au gouvernement ; et exposant que dans la prévision de l'achat de la ligne depuis la Rivière-du-Loup jusqu'au fleuve à Hadlow, l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement a préparé un rapport qu'il (le ministre des travaux publics) déclare approuver en ce qui concerne l'acquisition qu'il s'agit de faire, et demande l'autorisation de faire avec la compagnie du Grand-Tronc une convention pour l'achat de la ligne du chemin de fer comprise entre la Rivière-du-Loup et Hadlow, et du droit de circulation jusqu'à la Pointe-Lévis et Québec, aux conditions spécifiées dans le dit rapport, moyennant une somme n'excédant pas $1,500,000,—pourvu que la compagnie donne une garantie suffisante d'entretenir la ligne entre Richmond et la Jonction de la Chaudière dans les mêmes conditions d'efficacité que celles où se trouve sa ligne de Portland, et que l'argent soit payé pour assurer la liaison du chemin de fer Grand-Tronc avec Chicago,—cet achat devant être sujet à la ratification du parlement, et de plus à la condition recommandée par l'ingénieur en chef que le tarif pour le transport du trafic de l'Intercolonial à l'ouest n'excède pas le taux par tonne par mille ou par voyageur par mille qui est chargé pour les voyageurs ou le fret de même classe en destination de Portland.

Le comité recommande que l'autorisation sollicitée soit accordée.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier, conseil privé.

A l'honorable ministre
des travaux publics, Ottawa.